

Sinfonie in Y-Dur und T-Moll

Im Moment, da ich diese Zeilen verfasse, ist es schon über ein Jahr her, dass ich mich von meinem einst so heiss geliebten MG Y Tourer trennte. Mehr als 20 Jahre lang hatte er wie selbstverständlich zur Familie gehört: Meine Kinder wuchsen quasi mit ihm auf, und sogar meine Frau, die mit Autos eher wenig am Hut hat, setzte sich ab und zu zur Sommerszeit auf den Beifahrersitz des ältlichen Wägelchens.

Mit seiner lindengrün berockten Karosserie kam mir mein YT immer vor wie eine ältere Verwandte, wie eine ledige Tante etwa, auf jeden Fall aber wie eine echte Dame. Meine Zuneigung zum MG Y Tourer war alt: Schon im März 1949, als ich mir zum Genfer Salon den neusten «Automobil Revue»-Katalog kaufte, stiess ich beim ersten Durchblättern spontan auf jene Seite, auf der der YT abgebildet war. Ich fand das Auto trotz seiner Altmodigkeit, die ihm von Anfang an anhaftete, ausgesprochen adrett. Selber war ich noch in der Lehre, besass noch keinen Führerschein und durfte auch in finanzieller Hinsicht noch lang nicht an einen eigenen Wagen denken. Aber träumen, das durfte ich wohl.

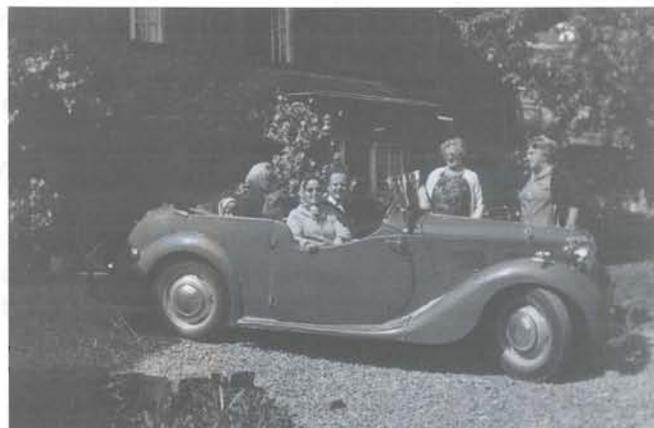
Mit den Jahren verblasste meine eher platonische Liebe zum MG YT. Doch soll man angeblich Amors Pfeile in manchen Fällen ohne Vorwarnung – auch wenns um Autos geht – in den Rücken geschossen bekommen.

In meinem speziellen Fall kam das so: Im Frühling 1975 las ich ein Inserat, dass im Baselland ein MG Y Saloon zu haben sei. Solch ein Auto hatte ich seit Jahren nicht mehr zu Gesicht bekommen, aber nun witterte ich eine Gelegenheit dazu. «Wollen wir am nächsten Samstag hin fahren und uns das Wägelchen ansehen?», fragte ich meine beiden älteren Buben, die damals um die zwölf und acht Jahre gezählt haben mögen. Ein freudig ausgerufenes «Ja!» war die erwartete Antwort, und so fuhren wir hin. Eine Probefahrt mit der kleinen Limousine stillte meinen Gwunder, doch auf der Heimfahrt hallte die unweigerliche Frage «chaufed mer en?» meiner beiden auto-begeisterten Sprösslinge an mein Ohr.

«Ich weiss nöd rächt. Da müesst i scho zerscht mit em Mami rede», gab ich zurück. Aber insgeheim keimte in mir der Entschluss, irgendwann einmal so einen adretten Y Saloon, oder vielleicht sogar einen Tourer, der sich offen fahren liess, zu erstehen. Und «s Mami» war nicht einmal abgeneigt, sofern sich in unserer Umgebung ein geeigneter Einstellraum finden liesse. Nun, beides fand sich erstaunlich rasch: eine bezahlbare Garage sowie sage und schreibe ein Y Tourer.

Heute, wo ich die nötige Distanz zum Thema habe, möchte ich diesem Wagen mit der Chassis-Nummer YT 4619 einen «Lebenslauf» widmen – soweit er mir bekannt ist.

Der rechts gelenkte YT 4619 kam anfangs 1950 durch den damaligen Importeur J.H. Keller in die Schweiz. Wer sein Erstbesitzer war, weiss ich nicht, hingegen dass er sich im Zeitraum zwischen 1962 und 1966 in den Händen eines Chemikers namens Hans Senften befand, war mir nie ein Geheimnis. Denn Hans führte über das Auto – sein damaliges Alltagsfahrzeug nota bene – peinlich genau Buch. Er legte mit dem MG in der genannten Zeitspanne rund 65'000 Kilometer zurück. Er fuhr den Tourer sommers wie winters, ja benützte ihn als gebürtiger Berner Oberländer sogar zur Fahrt ins Skigebiet. So erstaunt es nicht, dass Rost dem treuen Wägelchen mit der Zeit kein Fremdwort war. Alles wurde, so gut es eben ging, wenn möglich



Hans Senften mit YT 4619 im Kreise seiner Familie in den sechziger Jahren.

selbst ausgebessert und repariert, und die Originalfarbe – ein leicht metallisiertes helles Grün – durch ein gedecktes Meergrün überspritzt. Aber eine gründliche Motorrevision liess Hans Senften durch einen Fachmann vornehmen, und mit der Zeit häufte sich bei ihm auch ein ganzes Arsenal Ersatzteile an.

Nach der Aera Senften hatte YT 4619 mindestens zwei Besitzer, bevor ich ihn 1975 in verhältnismässig lädiertem Zustand kaufte. Er lief zwar noch recht gut, wie ich mich bei einer Probefahrt vergewissern konnte, hatte aber an verschiedenen verdächtigen Stellen der Karosserie die «wilden Blattern», die nichts Gutes verhiessen. Aber ich hatte nun bereits Blut geleckt, sah überdies alles durch eine rosa Brille (es wird schon nicht so schlimm sein..... und so weiter und so fort....), und wurde handelseinig, zumal mir der Kaufpreis nicht über-rissen schien.

Die Inspektion durch einen Karosseriefachmann bestätigte dann allerdings die schlimmen Befürchtungen. Und so blieb meine Eroberung das ganze Jahr 1976 über in der Werkstatt, wo man die Karosserie von Grund auf überholte und anschliessend in einem metallisierten Lindengrün lackierte, das der ursprünglichen Wagenfarbe sehr nahe kam. Zum Glück geschah dies alles als Füllarbeit, so dass ich nicht den vollen Stundensatz berappen musste. Anschliessend folgte das Bereitstellen zur Abnahme durch einen Automechaniker. Und siehe:



«Stein des Anstosses» bildete dieser YA, den ich anfangs 1975 besichtigte. Rechts daneben mein damaliges Alltagsauto, das heute auch zu einem «Klassiker» avanciert wäre: die von VW adoptierte NSU-Konstruktion K 70.

Es klappte beim Strassenverkehrsamt auf Anhieb. Ich war überglücklich!

Was nun folgte, waren zahlreiche Ausfahrten im Familienkreis und als erster grosser Event 1978 die Teilnahme am Rickenplausch des MG Car Club. Ich währte mich im siebten Himmel. Doch mit den Jahren liess die Begeisterung – vor allem jene meiner Jungmannschaft – langsam nach. Zwar war ich auf meinen YT stets noch recht stolz, aber mit solch einem Fahrzeug allein herum zu kutschieren, ist nur der halbe Spass.

Auf Umwegen hatte auch der Besitzer der sechziger Jahre, Dr. Hans Senften, ziemlich bald erfahren, dass ich nun seinen ehemaligen MG hege und pflege. Und eines schönen Tages kam mir ein grünes Cabriolet vom Typ Fiat Ritmo entgegen, dessen Lenker mir wie wild zu winkte. Ich wendete den Wagen an der nächst möglichen Stelle, und der Ritmo-Lenker tat offenbar dasselbe. Auf jeden Fall trafen wir uns in der Mitte: Hans Senften erkannte sein Auto auf den ersten Blick, wusste er doch, dass ich es anlässlich der Karosserie-Restauration in einem dem Originalfarbton ähnlichen Hellgrün-metallisé lackieren liess. So lernten wir uns endlich auch persönlich kennen, und eine recht freundschaftliche Verbindung bestand zwischen uns fortan – dank YT 4619.



Vor allem im Schweller- und Heckbereich erhielt YT 4619 viel frisches Blech.

Just an seinem 60. Geburtstag sah ich Hans zum letztenmal. Sein Ritmo-Cabriolet hatte er inzwischen gegen ein ebenfalls grünes Cabrio Peugeot 205 eingetauscht – er hielt es stets mit kompakten Offenwagen in seiner Lieblingsfarbe grün.... – Ich verriet ihm bei dieser Gelegenheit, dass ich mich ernsthaft mit dem Gedanken trage, den YT zu verkaufen. Ausser mancher Freude hatte ich in den letzten Jahren nämlich auch allerhand Ungemach mit dem Wagen erlebt: Die hydraulischen Bremsen bereiteten mir wiederholt Sorgen und eine Neuverkabelung der Elektrik drängte sich langsam auf. Auch die Lackierung hielt kritischen Augen nicht mehr unbedingt stand (und wenn Lack und Chrom neu glänzen, wäre die Restauration der Sitze und Türgarnituren fast ein Muss...). Zudem hatte der dritte Gang die Unart angenommen, heraus zu springen, sobald man vom Gas ging. Nun, ans letztere gewöhnte ich mich, und wenn ich im Dritten etwas Druck auf den Schalthebel gab, blieb der Gang stets drin.

Als ich das Auto 1997/98 schliesslich in der «Sign Post» zum Verkauf ausschrieb, kam ich mir fast vor wie ein Verräter. Es meldeten sich tatsächlich einige Interessenten, aber im einen Fall fehlte das Geld, im zweiten gefiel das Auto optisch nicht (man hatte sich etwas Sportlicheres im Sinne des TD vorgestellt...) und im dritten war's der vertrackte Gang, der dem kritischen Kaufanwärter bei der Probefahrt immer wieder herausprang (man sollte Ungeübte, mit den Marotten eines Oldtimers nicht Vertraute, nie ans Steuer des eigenen alten Autos lassen, das schwor ich mir nachher!).



Erste Ausfahrt mit dem instand gestellten und neu lackierten YT im Frühjahr 1977 nach erfolgreich absolvierter Prüfung durch das Zürcher Strassenverkehrsamt.

Schon glaubte ich, meinen YT behalten zu müssen (oder zu dürfen, wie man's nimmt), als ein – wie es sich heraus stellen sollte – echter MG-Kenner bei mir anrief: Victor Rodrigues aus dem zürcherischen Lindau. Bei ihm weile momentan ein Freund aus England auf Besuch, der sich das Fahrzeug gerne anschauen möchte. Das war im Sommer 1998, zur Zeit des 50-Jahr-Jubiläums des MGCC Switzerland. Anderntags war Samstag, und die beiden wollten sowie so nach Interlaken ans Jubiläumstreffen fahren, und so schauten sie im Vorbeiweg bei mir herein. David Pelham, so hiess der Brite, verriet mir, dass er bereits einen YT bei sich stehen habe, eine veritable Ruine, und daher halte er nach etwas Besserem Ausschau. Ich spürte, dass er Feuer fing. Schliesslich ist der YT, seinerzeit für den Export gebaut, in England eine echte Rarität.

In der Tat: Zwei Wochen später stand David wieder bei mir auf der Schwelle und hatte gleich seine ganze Familie zur Begutachtung mitgenommen. Gewissermassen als Götti wirkte abermals Victor Rodrigues, und wir wurden handelseinig. Es folgten noch einige Telefonate und Korrespondenzen hin und zurück, die Zollformalitäten und den Transport betreffend.

Am 7. Oktober 1998 schliesslich ist es so weit: David trifft zusammen mit einem Freund bei mir ein, samt Ford Transit für die vielen Ersatzteilkisten und den sonstigen Krimskrams, und Spezialanhänger fürs Auto. Es ist etwas frostig an diesem Morgen, wie ich YT 4619 ein letztesmal aus der Garage und um den Häuserblock fahre und ihm wie einem treuen Pferd einen liebevollen Abschiedsklaps aufs Hinterteil knalle. Mein ältester Sohn, der ja das «Abenteuer MG» von Anfang mit erlebt hat und mittlerweile selber in der Autobranche seinen Mann stellt, assistiert uns beim Aufladen fachmännisch. Und bald entschwinden David und sein englischer Transit-Fahrer mit «meinem» MG auf dem Anhänger um die Hausecke. Ich folge ihnen mit meinem Alltagsauto bis zur nahen Autobahnüberführung, und einen Augenblick später sehe ich unten den kleinen Anhängerzug bereits vorbei fahren. Richtung Basel, Richtung Grenze, Richtung England. Unwiderruflich.

Ja, das Abschied nehmen von einem Freund, auch wenn's nur ein inzwischen «klassisch» gewordenes Auto ist, tat schon ein wenig

weh. Mit meinem MG legte ich übrigens von 1977 bis 1998 insgesamt 12'833 Kilometer zurück. Was einmal mehr beweist, wie wenig eigentlich manche Oldtimer bewegt werden und somit die Luft trotz mangelndem Katalysator gar nicht verpestet können.

Natürlich wäre es mir lieb gewesen, den MG weiterhin in der Schweiz zu wissen. Aber den Schweizern ist ein vierplätzigter Tourer offenbar nicht sportlich genug (was sich auch im Preisbarometer niederschlägt). Sie sehen sich lieber in einem TC, TD oder TF, wenn's schon ein eckiger alter MG sein muss. Und bei David spürte ich von Anfang an, dass er dort in die richtigen Hände kommt – einem Händler hätte YT 4619 nie überlassen...

Bereits im Dezember 1998 bestand «mein geliebtes Auto» in England den MOT-Test und erhielt die nicht unpassende Polizeinummer TSJ 946. David verkabelte das Auto inzwischen teilweise neu, verpasste ihm einen rostfreien Auspuff, ersetzte die zuweilen rufende Kupplung und das Getriebe mit einem baugleichen, bei dem der dritte Gang drin bleibt. Unter anderem nahm er 1999 am Regency Run nach Brighton teil und scheint auch sonst das Auto oft und gern zu bewegen. Ja, was will man noch mehr! Vielleicht, dass ich YT 4619 bei einem Englandbesuch wieder einmal sehe.....

Noch etwas gilt es zu erwähnen: Meine Frau und ich fuhren anschließend an den MG-Verkauf für ein paar herbstliche Wandertage in die



Die Hälfte der Familie Stoop an einem Oldtimer Weekend der «Automobil Revue» auf der Piste von Veltheim anfangs der achtziger Jahre.

Berge. Noch bevor ich dem ehemaligen YT-Besitzer Hans Senften mitteilen konnte, dass «unser» Auto nun in England und dort ebenfalls in guten Händen weile, erreichte mich die jähe Kunde vom Hinschied meines MG-Freundes. Hans war am 11. Oktober 1998 erst 61-jährig verstorben. Das stimmte mich nun wirklich sehr traurig.

Text: Max Stoop, Bilder: Archiv Stoop

Originally published in Signpost magazine, March 1999. Reproduced here by kind permission of the MG Car Club of Switzerland.



David Pelham fuhr mit meinem ehemaligen YT nach Brighton. Hier posiert die alte Dame zusammen mit anderen MG-Modellen auf dem bekannten Madeira Drive des südenglischen Badeortes. Endlich atmete YT 4619, der von neu auf stets in der Schweiz herum gekurvt war, englische Meeresluft...